Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4800**

19. Wahlperiode 08.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4190 –

Ausgestaltung der Lkw-Maut ab 2019

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 22. August 2018 hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag ihren Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Lkw-Mautgesetz) vorgelegt (Bundestagsdrucksache 19/3930).

1. Inwiefern hat die Bundesregierung, wie auf der Informationsveranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 26. Juli 2016 angekündigt, geprüft, ob auch Lkw der Gewichtsklassen 3,5 bis 7,5 Tonnen in die Mautpflicht aufgenommen werden können, um insbesondere auch im Verteilerverehr eine Kostenbeteiligung der Nutzer an den Wegekosten und einen deutlichen Anreiz zur Anschaffung der von der Maut befreiten vollelektrischen Nutzfahrzeuge zu schaffen, und welche konkreten Ergebnisse erbrachten diese Prüfungen?

16. Wieso hat das BMVI nicht geprüft, ob nicht auch Lkw der Gewichtsklassen über 3,5 bis 7,5 Tonnen in die Mautpflicht aufgenommen werden, um insbesondere auch im Verteilerverkehr eine Kostenbeteiligung der Nutzer an den Wegekosten und einen deutlichen Anreiz zur Anschaffung der von der Mautpflicht befreiten elektrischen Nutzfahrzeuge zu schaffen?

Die Fragen 1 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 12 bis 14 auf Bundestagdrucksache 19/3374 verwiesen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Inwiefern hat die Bundesregierung Berechnungen dazu angestellt oder in Auftrag gegeben, die aufzeigen, welche CO_2- und Schadstoff-Einspareffekte sich durch eine Ausweitung der Ausnahmen der Mautpflicht auf weitere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe/LNG-/CNG-Antriebe – LNG: Liquified Natural Gas; CNG: Compressed Natural Gas) oder andere schadstoffarme Lkw-Fahrzeugtypen (z. B. Hybrid-Lösungen) ergeben würden?

Zu möglichen CO_2- und Schadstoff-Einspareffekten hat die Bundesregierung mangels valider Datengrundlagen weder eigene Berechnungen angestellt noch beauftragt. Fahrzeuge mit weiteren alternativen Antriebsformen (z. B. LPG-/LNG-/CNG-Antriebe) oder andere schadstoffarme Lkw-Fahrzeugtypen (z. B. Hybrid-Lösungen) werden gemäß ihrer Emissionsklasse bei der Lkw-Maut eingruppiert (Anlage 1 zu § 3 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

3. Inwiefern hat die Bundesregierung die Mautpflicht für Fernbusse, wie auf der Informationsveranstaltung des BMVI am 26. Juli 2016 angekündigt, geprüft, und welche Ergebnisse erbrachte diese Prüfung in Hinblick auf mögliche Mauteinnahmen, Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, CO_2- und Schadstoff-Einspareffekte und Lärmbelastung?

Es wird auf die Veröffentlichung des Wegekostengutachtens auf der Internetseite des BMVI wird verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/wegekostengutachten.pdf). Betrachtungen eines intermodalen Wettbewerbs oder solche zu CO_2- und Schadstoff-Einsparungen sind nicht Bestandteil der Wegekostenrechnung.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/3374 verwiesen.

4. Aus welchen Gründen beabsichtigt die Bundesregierung, die Lkw-Maut neben vollelektrischen Lkw nicht auch für weitere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe/LNG-/CNG-Antriebe) oder andere schadstoffarme Lkw-Fahrzeugtypen (z. B. Hybrid-Lösungen) zu reduzieren?

17. Wieso soll die Lkw-Maut nicht auch für andere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe) oder andere äußerst schadstoffarme Fahrzeugtypen reduziert werden?

Die Fragen 4 und 17 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mautbefreiung soll für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes gelten, d. h. für reine Batterieelektrofahrzeuge, für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (Plug-in-Hybrid) und für Brennstoffzellenfahrzeuge. Fahrzeuge mit weiteren alternativen Antriebsformen (z. B. LPG-/LNG-/CNG-Antriebe) oder andere Hybrid-Lösungen sind auf fossile Brennstoffe angewiesen und sollen entsprechend ihrer Emissionsklasse eingruppiert werden.

5. Welche konkreten CO_2- und Schadstoff-Einspareffekte für den Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der Mautbefreiung von vollelektrischen Lkw bis 2025 (bitte differenziert nach Jahr und absoluten CO_2-Werten/Äquivalenten sowie weiteren Schadstoffen aufschlüsseln)?

Zu konkreten CO_2- und Schadstoff-Einspareffekten für den Verkehrssektor infolge der Mautbefreiung von vollelektrischen Lkw liegen der Bundesregierung keine Berechnungen vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche konkreten CO_2- und Schadstoff-Einspareffekte für den Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Mautsätze in den nächsten Jahren (bitte differenziert nach Jahr und absoluten CO_2-Werten/Äquivalenten sowie weiteren Schadstoffen aufschlüsseln)?

22. Welche CO_2-Reduktionsmengen im Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze?

    In welchen Zeiträumen sollen sich diese realisieren?

Die Fragen 6 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Wegekostengutachten 2018 bis 2022 wurden keine Berechnungen zu CO_2- und Schadstoff-Einspareffekten durchgeführt.

7. Welche konkreten Lenkungswirkungen für mehr emissionsarmen Lkw-Verkehr, für Investitionen in alternative Antriebe im Lkw-Verkehr und für die Verlagerung von Lkw-Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene erwartet die Bundesregierung in Folge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze in den nächsten Jahren?

8. Welche konkreten Auswirkungen auf die Lärmbelastung an Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen zu Tag- und Nachtzeiten, auf die Wirtschaft und die Gesamtmenge der von Lärm an diesen Straßen betroffenen Menschen erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Mautsätze in den nächsten Jahren?

20. Welche konkreten Lenkungswirkungen für mehr emissionsarmen Lkw-Verkehr sowie für Investitionen in alternative Antriebe im Lkw-Schwerlastverkehr erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze insbesondere für die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten, und in welchen Zeiträumen sollen sich diese jeweils realisieren?

Die Fragen 7, 8 und 20 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Szenarien-Berechnungen wurden im Rahmen des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 nicht durchgeführt.

9. Wie hoch sind die Einnahmen, die die Bundesregierung infolge der von ihr für die Lärmbelastung vorgeschlagenen Lkw-Mautsätze zwischen 2019 und 2022 erwartet (bitte nach Jahr und Summe der Einnahmen differenzieren)?

Die erwarteten Einnahmen für den Mautteilsatz der Lärmbelastungskosten ergeben sich aus der Tabelle 88 des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 bzw. der Gesetzesbegründung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seite 13).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Aus welchen Gründen verzichtet die Bundesregierung entgegen Artikel 7c Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (2011/76/EU) darauf, die Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen zu differenzieren?

18. Wieso wurde keine Differenzierung der Lärmbelastungskosten für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen vorgenommen?

Die Fragen 10 und 18 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 7c Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie 1999/62/EG kann auf Straßenabschnitten, in denen die Bevölkerung einer straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung ausgesetzt ist, die Gebühr für externe Kosten die Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung einschließen. Von dieser Möglichkeit der Anlastung der Lärmbelastungskosten macht der Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes Gebrauch (Bundestagsdrucksache 19/3930, siehe § 3 Absatz 1 (neu) in Verbindung mit Anlage 1 (neu) des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

Zur Differenzierung nach Tag- und Nachtzeiten wird auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes verwiesen (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seiten 38 bis 39). Auf die Unterscheidung Vorstadtstraßen / Fernstraßen wurde verzichtet, d. h. es wird einheitlich nur der niedrigere Satz für Fernstraßen angelastet (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seite 26).

11. Inwiefern plant die Bundesregierung in Zukunft eine Differenzierung der Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen, und welche Maßnahmen plant sie zur technischen Anpassung und/oder Weiterentwicklung der Lkw-Maut-Infrastrukturen und/oder des automatischen Verfahrens bei der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät (OBU)?

Die Bundesregierung plant keine Differenzierung der Lärmbelastungskosten.

Im Übrigen wird auf die Gesetzesbegründung (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seite 26) und die Gegenäußerung der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seiten 38 bis 39) verwiesen.

12. Wieso weichen die von der Bundesregierung angesetzten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten so stark von den tatsächlich möglichen Höchstbeträgen ab, die durch die entsprechende EU-Richtlinie (1999/62/EG in der Fassung 2016/C 194/07) möglich gewesen wären?

15. Wieso hat die Bundesregierung trotz der deutlichen Unterdeckung der tatsächlichen Lärmbelastungskosten darauf verzichtet, die möglichen Höchstbeträge für die Lärmbelastungskosten entsprechend EU-Richtlinie (1999/62/EG in der Fassung 2016/C 194/07) anzusetzen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Wieso weichen die vom BMVI angesetzten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten so stark von den möglichen Höchstbeträgen ab, die durch die entsprechenden EU-Richtlinien möglich gewesen wären?

Die Fragen 12, 15 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/3930) lastet die maximalen Höchstsätze für die Luftverschmutzungskosten sowie die Lärmbelastungskosten nach Artikel 10a Anhang IIIb Tabellen 1 und 2 an, soweit dies im Rahmen der technischen Parameter des bestehenden Mautsystems sowie mit Blick auf eine nutzerfreundliche Mauterhebung möglich ist.

Im Übrigen wird auf die Gesetzesbegründung (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seite 26) und die Gegenäußerung der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seiten 38 bis 39) verwiesen.

13. Liegen der Bundesregierung bereits die Ergebnisse des Notifizierungsverfahrens der EU-Kommission für die einheitlichen Mautsätze für Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen vor, und wenn ja, zu welchen wesentlichen Ergebnissen gelangt die EU-Kommission, und wenn nein, wann werden die Ergebnisse nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen, und in welcher Form wird sie diese wann dem Deutschen Bundestag zugänglich machen?

Das Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission läuft derzeit. Die Bundesregierung wird den Deutschen Bundestag über die Stellungnahme der Europäischen Kommission informieren.

14. Welchen Deckungsgrad in Bezug auf die tatsächlich entstehenden Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten werden die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten nach ihren Berechnungen für die Jahre 2018 bis 2022 erzielen bzw. aufweisen (bitte prozentuale und absolute Werte darstellen und nach Jahren differenzieren)?

Im Wegekostengutachten 2018 bis 2022 wurden folgende Kosten angesetzt:

Externe Kosten Luftverschmutzung und Lärmbelastung
Einheitlicher Aufschlag (Fernstraßen, Flachland, Tag)

	Luftverschmutzung				**Lärmbelastung**		
	Angelastete Kosten Mio. €/a	Verursachte Kosten Mio. €/a	Deckungsgrad		Angelastete Kosten Mio. €/a	Verursachte Kosten Mio. €/a	Deckungsgrad
2018		936		2018		298	
2019	583	773	75 %	2019	83	298	28 %
2020	563	688	82 %	2020	86	298	29 %
2021	548	620	88 %	2021	87	298	29 %
2022	540	573	94 %	2022	89	298	30 %

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wenn die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf darstellt, dass eine vom Bundesrat vorgeschlagene Differenzierung der nächtlichen und der täglichen verkehrsbedingten Lärmemissionen von 0,1 Cent/km „kaum eine ausreichende Lenkungswirkung entfalten [dürfte]“, welchen „Nachtzuschlag“ hält die Bundesregierung dementsprechend für angemessen, um eine echte Lenkungswirkung zu entfalten, und wie gelangt die Bundesregierung zu dieser Einschätzung?

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

23. Wie haben sich die Mautausgaben des Bundes im Verhältnis zu den Mauteinnahmen des Bundes seit 2005 entwickelt, wie werden sie sich nach Planungen der Bundesregierung bis 2022 entwickeln (bitte absolut und prozentual darstellen), und wie genau setzen sich die entsprechend dem „Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2019“ Einzelplan 12, Titel 532 24-790 für das Jahr 2019 dargestellten 800 Mio. Euro für die „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren“ zusammen?

Zur Entwicklung der Mautausgaben des Bundes im Verhältnis zu den Mauteinnahmen für die Jahre 2005 bis 2011 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 auf Bundestagsdrucksache 17/11098 verwiesen.

Hinsichtlich der Jahre 2012 bis 2017 und der Zusammensetzung der entsprechend dem „Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2019“ Einzelplan 12, Titel 532 24-790 für das Jahr 2019 dargestellten 800 Millionen Euro für die „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren“ wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 138 der Abgeordneten Daniela Wagner auf Bundestagsdrucksache 19/4317 verwiesen.

In die Finanzplanung 2018 – 2021 hat die Bundesregierung die folgende Prognose aufgenommen:

Verhältnis Betreibervergütung zu den Mauteinnahmen			
Angaben in T€			
Haushaltsjahr	**Betreibervergütung**	**Mauteinnahmen**	**Anteil i. H. v.**
2018	890.000	5.661.000	15,72
2019	800.000	6.661.000	12,01
2020	800.000	6.661.000	12,01
2021	800.000	6.661.000	12,01

24. Für wann plant die Bundesregierung die Einführung der Infrastrukturabgabe bzw. „Pkw-Maut“, und aus welchen Gründen soll diese im Gegensatz zur Lkw-Maut als zeitabhängige elektronische Vignette erhoben werden?

Die Einführung der Infrastrukturabgabe soll in dieser Legislaturperiode erfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/990 verwiesen.

Die mit dem Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpfte elektronische Vignette ist wirtschaftlicher und nutzerfreundlicher als eine Papiervignette.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

25. Hat die Bundesregierung weitere Ausnahmen für besondere Fahrzeuge (bspw. Kommunale Fahrzeuge der Daseinsvorsorge) geprüft, und wenn ja, welche Ergebnisse erbrachten diese Prüfungen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat Mautbefreiungen für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge der kommunalen Abfallentsorgung geprüft. Zu den Ergebnissen wird auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 19/3930, Seiten 35 bis 38) verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333